

SKRIPSI

PERAN *LOCUS OF CONTROL* TERHADAP *RISKY DRIVING BEHAVIOUR* PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MALANG



Disusun oleh:

Bian Muda Oktanto

145120300111044

**PROGRAM STUDI S1 PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

2018

LEMBAR PENGESAHAN

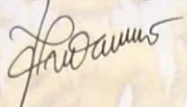
PERAN *LOCUS OF CONTROL* TERHADAP *RISKY DRIVING*
BEHAVIOUR PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR
DI KOTA MALANG

SKRIPSI

Disusun Oleh :
Bian Muda Oktanto
145120300111044


Telah disetujui dan dinyatakan lulus dalam ujian sarjana
Pada tanggal 6 Juni 2018

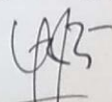
Tim Penguji
Ketua Majelis Sidang Penguji,


Yunda Megawati S.Psi., M.Psi., Psikolog
NIK. 20140580021712001

Ketua Penguji

Anggota Penguji,


Nur Hasanah S.Psi., M.Si
NIP. 197404022008012012


Ari Pratiwi S.Psi., M.Psi., Psikolog
NIP. 198107252008012012

Malang, 13 JUL 2018
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik


Dekan

Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak
NIP. 19690814 199402 1 001

HALAMAN ORISINALITAS

Saya yang bertanggung jawab di bawah ini:

Nama : Bian Muda Oktanto

NIM : 145120300111044

Program Studi : Psikologi

Judul Skripsi : Peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

Menyatakan dengan sesungguhnya, bahwa skripsi yang berjudul “Peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang” adalah benar karya sendiri, bukan karya ilmiah atau skripsi orang lain, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah disebutkan sumbernya dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi ini.

Malang, Juli 2018

Yang membuat pernyataan,

Bian Muda Oktanto

NIM. 145120300111044

PERAN *LOCUS OF CONTROL* TERHADAP *RISKY DRIVING BEHAVIOUR* PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MALANG

Oleh:

Bian Muda Oktanto

bianmuda28@gmail.com

Jurusan Psikologi Universitas Brawijaya

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Subjek penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu 200 pengendara sepeda motor di Kota Malang. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah hasil adaptasi dari skala milik Mairean, dkk (2017), yaitu *Traffic Locus of control Scale* dan milik Iversen (2004) yaitu *risky driving behaviour scale*. Analisis data dilakukan dengan bantuan *software IBM SPSS Statistics 20 for Windows*. Metode analisis yang digunakan untuk melihat peran adalah uji regresi sederhana. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi (ρ) sebesar $0,007 < \rho = 0,05$. *Locus of control* berkontribusi sebesar 3 % dalam memprediksi *risky driving behaviour*. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa terdapat peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

Kata kunci: *locus of control*, *risky driving behaviour*, pengendara sepeda motor.

LOCUS OF CONTROL AS A PREDICTOR RISKY DRIVING BEHAVIOUR MOTORCYCLE DRIVER IN MALANG

Author:

Bian Muda Oktanto

bianmuda28@gmail.com

Departement of Psychology of Brawijaya University

ABSTRACT

This study aims to determine the locus of control as a predictor risky driving behaviour of motorcycle driver in malang. Research subjects used in this research are 200 driver of motorcycle in malang. This research uses quantitative method. The measuring tool used in this study is the adaptation of scale made by Mairean et al (2017) and Iversen (2014), that is traffic locus of control scale and risky driving behaviour scale. Data analysis was performed with IBM SPSS Statistics 20 for Windows software. The method used for single linear regression. The results of this study indicate that the significance value (ρ) of $0.007 < \rho = 0.05$. Locus of control contribution amount 3 % to predict risky driving behaviour. Thus it can be stated that there is significant locus of control can be predictor risky driving behaviour on motorcycle driver in Malang.

Keywords: locus of control, risky driving behaviour, motorcycle driver.

KATA PENGANTAR

Penulisan skripsi yang berjudul “Peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang” ini dapat terselesaikan berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini. Oleh karena itu, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Puji syukur kepada Allah SWT sebagai pencipta alam semesta yang telah meridhoi semua hal yang dilakukan oleh peneliti dalam menyusun dan menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua Orang tua dan keluarga penulis yang tak pernah lelah memberi dukungan baik berupa materi, dan doa bagi penulis.
3. Ibu Cleoputri Al Yusainy Ph.D selaku Ketua Jurusan Psikologi Universitas Brawijaya yang telah membantu perijinan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Ibu Yunda Megawati S.Psi., M.Psi., Psikolog yang telah memberikan bimbingan, arahan dan nasihat pada penulis dari mulai awal penyusunan skripsi ini hingga akhir.
5. Ibu Thoyyibatus Sarirrah S.Psi., M.Si selaku dosen pembimbing akademik serta dosen tamu seminar proposal penulis yang sudah memberikan masukan kepada penulis.
6. Ibu Nur Hasanah S.Psi., M.Si selaku ketua penguji dan Ibu Ari Pratiwi S.Psi., M.Psi selaku anggota penguji.
7. Keluarga Mbah Sugiharti beserta anak dan cucu nya yang sudah bersedia menampung saya selama ada di Bumi Arema ini.
8. Ibu Intan dan rekan-rekan “Bantur Nuwun” yang sudah menjadi tempat saya menghabiskan waktu pada semester akhir perkuliahan.
9. Regita selaku orang yang bersedia di repotkan penulis.
10. Teman-teman Psikologi maupun Fisip Universitas Brawijaya yang sudah memberikan saya proses pembelajaran selama di Kota Malang.

11. Pengendara sepeda motor di Kota Malang yang telah bersedia menjadi responden penelitian.
12. Rekan-rekan skripsi payung yang sudah menjadi rekan diskusi dan membantu penulis dalam proses pengerjaan.
13. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang senantiasa memberi dukungan bagi penulis demi penyelesaian skripsi.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menjadi dasar bagi penelitian selanjutnya.

Malang, Juli 2018

Bian Muda Oktanto

Daftar Isi

Abstrak.....	i
Kata Pengantar.....	iii
Daftar Isi	iv
Daftar Tabel.....	viii
Daftar Gambar	ix
Daftar Lampiran	x
BAB I.....	Error! Bookmark not defined.
PENDAHULUAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. LATAR BELAKANG	Error! Bookmark not defined.
B. RUMUSAN MASALAH.....	Error! Bookmark not defined.
C. TUJUAN PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
D. MANFAAT PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
1. Manfaat Teoritis	Error! Bookmark not defined.
2. Manfaat Praktis	Error! Bookmark not defined.
E. PENELITIAN TERDAHULU	Error! Bookmark not defined.
BAB II	Error! Bookmark not defined.
Kajian Pustaka	Error! Bookmark not defined.
A. <i>Locus of Control</i>	Error! Bookmark not defined.
1. Definisi <i>Locus of Control</i>	Error! Bookmark not defined.
2. Jenis-jenis <i>Locus of Control</i>	Error! Bookmark not defined.
3. Aspek-aspek <i>Traffic Locus of Control</i>	Error! Bookmark not defined.
B. Risky Driving Behavior.....	Error! Bookmark not defined.
1. Definisi <i>risky driving behaviour</i>	Error! Bookmark not defined.
2. Faktor-faktor <i>risky driving behaviour</i>	Error! Bookmark not defined.
3. Aspek-aspek <i>risky driving behaviour</i>	Error! Bookmark not defined.
C. Pengendara Sepeda Motor	Error! Bookmark not defined.
D. Dinamika Hubungan antara <i>Locus of Control</i> dengan <i>risky driving behaviour</i>	Error! Bookmark not defined.
E. Kerangka Pemikiran.....	Error! Bookmark not defined.
F. Hipotesis	Error! Bookmark not defined.
BAB III.....	Error! Bookmark not defined.

Metode Penelitian	Error! Bookmark not defined.
A. Pendekatan Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Identifikasi Variabel Penelitian	Error! Bookmark not defined.
C. Fokus Penelitian	Error! Bookmark not defined.
D. Definisi Operasional	Error! Bookmark not defined.
1. <i>Locus of Control</i>	Error! Bookmark not defined.
2. <i>Risky driving behaviour</i>	Error! Bookmark not defined.
E. Populasi, Sample dan Teknik Sampling	Error! Bookmark not defined.
1. Populasi	Error! Bookmark not defined.
2. Sampel dan Teknik Sampling	Error! Bookmark not defined.
F. Tahapan Penelitian	Error! Bookmark not defined.
1. Tahap Persiapan	Error! Bookmark not defined.
2. Tahap Pelaksanaan	Error! Bookmark not defined.
3. Analisis data	Error! Bookmark not defined.
G. Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
H. Uji Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
1. Daya diskriminasi aitem	Error! Bookmark not defined.
2. Uji Validitas	Error! Bookmark not defined.
3. Uji Reliabilitas	Error! Bookmark not defined.
I. Metode Analisis Data	Error! Bookmark not defined.
1. Uji Asumsi	Error! Bookmark not defined.
2. Uji Hipotesis	Error! Bookmark not defined.
BAB IV	Error! Bookmark not defined.
HASIL DAN PEMBAHASAN	Error! Bookmark not defined.
A. Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
1. Gambaran umum subjek penelitian	Error! Bookmark not defined.
2. Analisis Statistik Deskriptif	Error! Bookmark not defined.
3. Uji Asumsi	Error! Bookmark not defined.
4. Uji Hipotesis	Error! Bookmark not defined.
B. Pembahasan	Error! Bookmark not defined.
C. Keterbatasan Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB V	Error! Bookmark not defined.
KESIMPULAN DAN SARAN	Error! Bookmark not defined.
A. Kesimpulan	Error! Bookmark not defined.

B. Saran.....	Error! Bookmark not defined.
1. Saran Metodologis	Error! Bookmark not defined.
2. Saran Praktis	Error! Bookmark not defined.
Daftar Pustaka.....	Error! Bookmark not defined.
Lampiran	Error! Bookmark not defined.

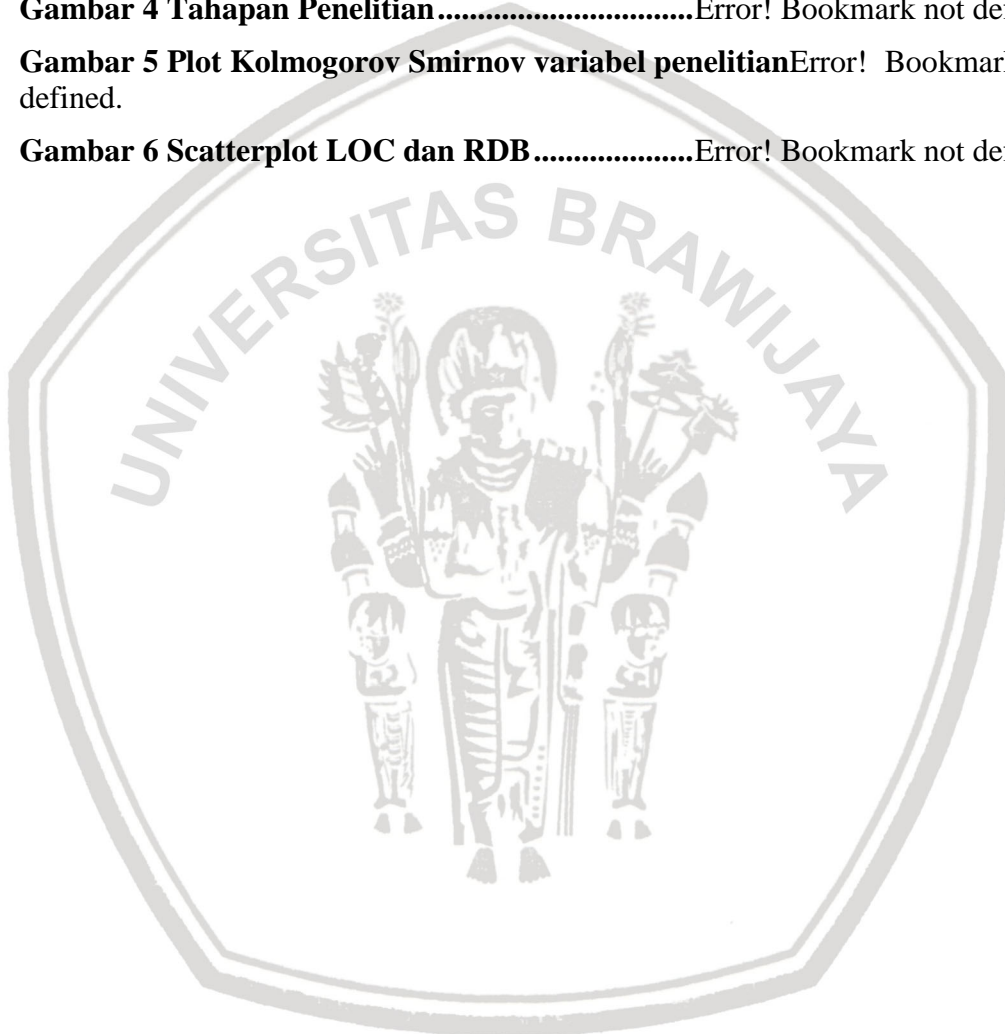


Daftar Tabel

Tabel 1	Skor alternatif respon pada skala.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2	Blue print pada skala traffic locus of control	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3	Blue print risky driving behaviour	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4	Validitas tampang skala.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 5	Indeks Cronbach Alpha	Error! Bookmark not defined.
Tabel 6	Reliabilitas Skala	Error! Bookmark not defined.
Tabel 7	Gambaran umum berdasarkan data demografi	Error! Bookmark not defined.
Tabel 8	Rumus Data Hipotetik	Error! Bookmark not defined.
Tabel 9	Skor Hipotetik dan Empirik Locus of control	Error! Bookmark not defined.
Tabel 10	Skor Hipotetik dan Empirik Risky Driving Behaviour	Error! Bookmark not defined.
Tabel 12	Kategori variabel locus of control.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 13	Kategori variabel risky driving behaviour	Error! Bookmark not defined.
Tabel 14	Uji Normalitas	Error! Bookmark not defined.
Tabel 15	Uji Linearitas	Error! Bookmark not defined.
Tabel 16	Uji Hipotesis.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 17	Uji Regresi per dimensi.....	Error! Bookmark not defined.

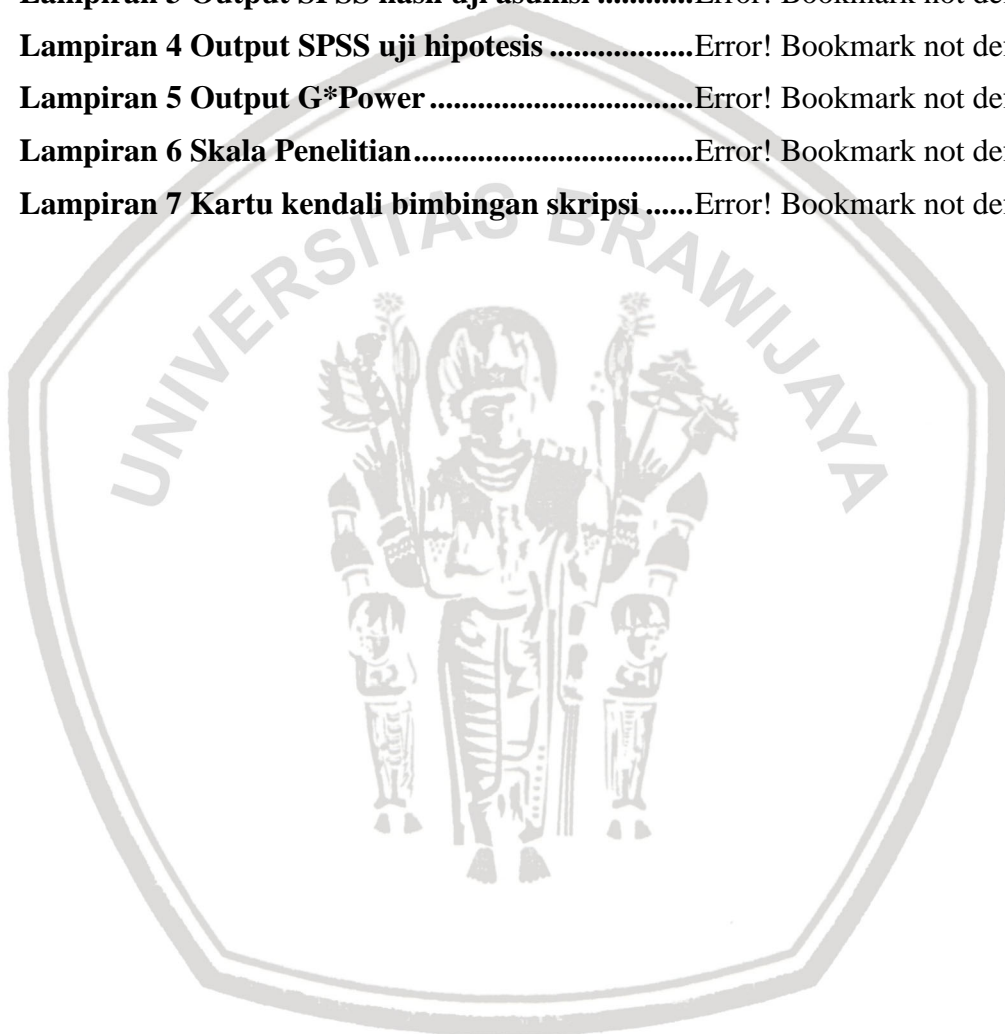
Daftar Gambar

Gambar 1 Kerangka penelitian	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2 Bagan penelitian payung.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3 Desain penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4 Tahapan Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 5 Plot Kolmogorov Smirnov variabel penelitian	Error! Bookmark not defined.
Gambar 6 Scatterplot LOC dan RDB.....	Error! Bookmark not defined.



Daftar Lampiran

Lampiran 1 Blue print sebelum di uji coba	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 2 Output SPSS uji reliabilitas skala	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 3 Output SPSS hasil uji asumsi	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 4 Output SPSS uji hipotesis	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 5 Output G*Power	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 6 Skala Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 7 Kartu kendali bimbingan skripsi	Error! Bookmark not defined.



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Seiring dengan meningkatnya aktivitas manusia, maka kebutuhan moda transportasi dibutuhkan untuk menunjang kegiatan tersebut akan meningkat. Kendaraan umum dan pribadi merupakan penunjang dalam aktivitas dan mobilitas tersebut. Berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (2016) menyebutkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 129.281.079 unit dan jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan sebesar 8,19% setiap tahunnya.

Meningkatnya volume kendaraan (mobil dan sepeda motor) yang tidak sebanding dengan perluasan jalan di Kota Malang sendiri berpotensi memunculkan kecelakaan lalu lintas (Ekawati, Soeaidy, & Ribawanto, 2013). Peningkatan volume jumlah kendaraan ini juga terjadi di Kota Malang, Satlantas Polres Kota Malang (2017) mencatat rata-rata pertumbuhan kendaraan sebesar 10% setiap tahunnya. Polres Kota Malang juga mencatat khususnya jenis kendaraan sepeda motor pada tahun 2015 berjumlah 439.648 unit dan mengalami penambahan sampai tahun 2016 dengan rata-rata 1.285 sepeda motor per bulan. Peningkatan jumlah kendaraan ini juga menimbulkan permasalahan yang tidak diinginkan,

kemacetan dan kecelakaan lalu lintas merupakan contoh dari masalah tersebut (Marsaid, Hidayat, & Ahsan, 2013).

Kecelakaan kendaraan bermotor juga menjadi permasalahan di Kota Malang. Tercatat sebanyak 318 atau rata-rata 27 kali dalam sebulan terjadi kecelakaan sepanjang tahun 2017, yang dimana 314 kejadian disebabkan faktor pengemudi dengan rincian 153 kejadian (48%) disebabkan oleh kelelahan, ketidak tertiban pengendara sebanyak 120 kejadian (37%), lalu 22 kejadian dikarenakan melewati batas kecepatan maksimal (6%), dan sisanya dikarenakan pengemudi yang lelah, mengantuk dan dibawah pengaruh alkohol (Polres Kota Malang, 2017). Jenis kendaraan sepeda motor menduduki posisi tertinggi dalam keterlibatan kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 402 unit, mini bus 64 unit, ran alat beban 26 unit, dan truk sebanyak 25 unit. Terdapat rata-rata 13 sepeda motor mengalami kecelakaan setiap harinya dengan rentang usia paling banyak terjadi pada usia 16-30 tahun sebanyak 134 korban kecelakaan (Polres Kota Malang, 2017).

Setiap kecelakaan kendaraan bermotor memiliki faktor penyebabnya. Hobbs dalam Saragih & Aswad (2013) mengelompokkan faktor-faktor kecelakaan ke dalam tiga kelompok, yaitu faktor pemakai jalan (manusia), faktor kendaraan, dan faktor jalan & lingkungan. Tahir (2011) menambahkan faktor manusia sendiri terbagi atas 2 golongan yaitu pengendara (*driver*) dan pengguna jalan (*pedestrian*) yang kedua golongan tersebut dipengaruhi kondisi fisik dan mental. Kerusakan pada sistem

pengereman, sistem lampu kendaraan, sistem mesin, dan ketidakefektifan sistem yang ada pada kendaraan merupakan contoh dari faktor kendaraan sebagai penyebab kecelakaan kendaraan (Tahir, 2011). Kondisi dan kontur jalan, marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, serta faktor cuaca merupakan gambaran dari faktor penyebab kecelakaan menurut Tahir (2011). Berdasarkan ketiga faktor tersebut, dalam Djaja, dkk (2016) Korlantas Polri juga menyebutkan bahwa manusia lah yang menjadi faktor tertinggi dalam penyebab kecelakaan kendaraan bermotor.

Kecelakaan lalu lintas lebih disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*). Agung (2014) menjelaskan kesalahan manusia tersebut berupa melanggar lalu lintas, mengantuk saat berkendara, dan persepsi risiko dalam berkendara. Manusia sebagai salah satu penyebab kecelakaan merupakan perpaduan antara kondisi fisik pengendara dan perilaku berkendara (Suraji, Tjahjono, Cakrawala, & Effendy, 2010). Hal ini sesuai dengan analisis Lewin dalam Juneman (2010) menyatakan bahwa manusia berkontribusi 90% sebagai faktor kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia, faktor *human error* menyumbang 66% faktor penyebab kecelakaan, Evertina (Viva, 2016). Berdasarkan penelitian di Kota Malang (Pernamawati, dkk 2004) di dapati hasil bahwa 4.325 kali peluang terjadinya kecelakaan disebabkan kondisi pengendara diakibatkan terburu-buru dan mengantuk saat berkendara. Perilaku tersebut, dapat berisiko bagi pengendara itu sendiri.

Menurut Jonah (1997) faktor *human error* dalam kecelakaan akan memberikan kerugian, fenomena ini merupakan bagian dari perilaku mengemudi berisiko (*risky driving behaviour*). Yilmaz & Celik (Agung, 2014) mendefinisikan perilaku mengemudi berisiko (*risky driving behaviour*) sebagai istilah yang digunakan untuk menjelaskan perilaku pengemudi yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan, seperti kecepatan yang melebihi ambang batas, pelanggaran lalu lintas, dan sikap yang terkait keselamatan berkendara. Perilaku berkendara ini dapat dibuktikan dengan banyaknya pengemudi yang berkendara secara agresif dan penuh risiko, kondisi ini berpotensi menimbulkan kecelakaan dan dapat merenggut nyawa dari pengemudi itu sendiri (Agung, 2014). Tidak hanya itu, pihak yang dirugikan dari mengemudi berisiko (*risky driving behaviour*) juga meliputi orang lain dan lingkungan sekitar (Jonah, 1997).

Perilaku mengemudi berisiko (*risky driving behaviour*) memiliki hubungan yang signifikan terhadap risiko kecelakaan khususnya pada pengemudi muda yang suka melaju dengan kecepatan tinggi dan juga mengabaikan aturan lalu lintas (Ivers, dkk, 2009). Gheorghiu (2015) berpendapat bahwa *risky driving behaviour* pada pengemudi muda dicontohkan oleh orang terdekat pemuda tersebut (teman sebaya dan orang tua) baik secara *implicite* maupun *explicit*. Iversen (2004) berpendapat bahwa melanggar batas kecepatan, sembrono, tidak menggunakan pengaman, terlalu berhati-hati dan waspada, mabuk, teralih fokus dan melaju di bawah kecepatan minimal merupakan gambaran dari *risky driving*

behaviour. Berpindah jalur dan upaya mendahului kendaraan lain (berkecepatan tinggi) merupakan contoh perilaku mengemudi berisiko yang paling sering dilakukan oleh pengendara (Bagaskara, 2017).

Menurut Chen, dkk dalam Bagaskara (2017) *trait* kepribadian individu merupakan salah satu faktor manusia dalam *risky driving behaviour*. *Trait* kepribadian sendiri didefinisikan sebagai dimensi dari perbedaan individu dalam kecenderungan untuk menunjukkan pola berpikir, merasa, dan bertindak laku secara konsisten (McCrae dan Costa dalam Bagaskara, 2017). Penelitian yang dilakukan Triman dan Bagaskara (2016) membuktikan terdapat hubungan antara perilaku mengemudi berisiko dan kepribadian seorang manusia. Penelitian yang menggunakan *big five theory* ini menunjukkan bahwa *trait neuroticism* memiliki korelasi positif terhadap *risky driving behaviour*. Tidak hanya itu, pada tahun 2017 Bagaskara kembali melakukan penelitian antara kepribadian dan perilaku mengemudi berisiko. Terkait dengan faktor kepribadian, *locus of control* dan *sensation seeking* ditemukan dapat memprediksi perilaku berisiko di jalan (Bagaskara, 2017).

Locus of control termasuk dalam satu variabel kepribadian (*personality*) yang bermakna keyakinan individu untuk mampu atau tidak dalam mengontrol nasib (*destiny*). Menurut Rotter dalam (Li, Wi, Ren, & Di, 2015) mendefinisikan *locus of control* sebagai kepercayaan individu tentang sebab akan berdampak konsekuensi dalam hidup. Lebih dijelaskan lagi seberapa jauh individu memandang hubungan antara perbuatan (*action*)

sebagai sebab terhadap hasil (*outcome*) akibat dari suatu kejadian yang dialami merupakan gambaran dari *locus of control* (Zulkaida, Taganing, Retnaningsih, Muluk, & Rifameutia, 2007).

Menurut Turnipseed (2014) *locus of control* adalah konsep keyakinan dalam diri terhadap kejadian-kejadian yang dialami dalam kehidupannya. Lebih lanjut Rotter dalam Zulkaida (2007) membagi *locus of control* ke dalam dua jenis, yaitu *internal locus of control* dan *external locus of control*. Setiawan (2015) menambahkan individu dengan *internal locus of control* cenderung beranggapan bahwa usaha (*effort*), kemampuan (*ability*), dan keterampilan (*skill*) lebih menentukan apa yang diperoleh dalam hidup mereka. Anggapan bahwa faktor di luar diri manusia yang menjadi sebab suatu peristiwa dalam hidup adalah definisi dari *external locus of control* (Zulkaida, Taganing, Retnaningsih, Muluk, & Rifameutia, 2007).

Internal locus of control dalam berkendara merupakan suatu keyakinan pengendara bahwa dirinya merupakan pihak yang paling mungkin menyebabkan kecelakaan dan dirinya yang dapat meningkatkan kecenderungan menampilkan mengemudi berisiko (Bagaskara, 2017). Berdasarkan penelitian yang dilakukan Huang dan Ford (2012) ditemukan hasil bahwa *internal locus of control* dapat memprediksi perubahan perilaku mengemudi. Meningkatkan kesadaran keamanan berkendara dengan memengaruhi *internal locus of control* untuk meningkatkan keselamatan berkendara (Huang dan Ford, 2012). Senada dengan penelitian sebelumnya,

pada penelitian yang dilakukan oleh (Alper & Ozkan, 2015) juga ditemui hasil bahwa *external locus of control* pada pengemudi memiliki hubungan positif dalam mengatur batasan kecepatan kendaraan.

Berdasarkan pemaparan diatas, peneliti ingin mengetahui peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor. Oleh sebab itu, judul dari penelitian yang dilakukan peneliti adalah “Peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang”.

B. RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah pada penelitian adalah apakah terdapat peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan pada penelitian ini adalah untuk mengetahui ada atau tidaknya peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah sebagai salah satu bahan kajian dalam pengembangan ilmu psikologi. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi terbaru terkait kajian *Locus of control* dan *Risky Driving Behaviour* (perilaku pengemudi berisiko).

2. Manfaat Praktis

Manfaat penelitian ini secara praktis adalah mampu memberikan informasi dan pemahaman khususnya bagi masyarakat umum di Kota Malang tentang peran antara *locus of control* dengan *risky driving behaviour*. Dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan intervensi diri dan diharapkan dapat mencegah serta meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan pengendara sepeda motor.

E. PENELITIAN TERDAHULU

No	Judul Peneltian, Peneliti, dan Tahun	Deskripsi	Hasil
1.	<i>Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC) : Factor structure and relationship to risky driving</i> (Turker Ozkan, Timu Lajumen, <i>Jurnal Personality and individual deferences</i> , 2005)	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengembangkan instrumen multidimensional yang mengukur <i>locus of control</i> , juga untuk menyelidiki hubungan antara <i>locus of control</i> pengemudi yang berisiko dan hasil negatif saat berkendara. Peserta adalah pembalap pria muda (216) dan wanita (132) yang menyelesaikan pengembangan dimensi Locus Lalu Lintas yang baru dikembangkan dari Skala Kontrol (T-LOC), Kuesioner Perilaku Pengemudi (DBQ), dan aitem yang terkait dengan berkendara catatan dan demografi pengemudi.	Analisis regresi berganda menunjukkan bahwa <i>internal locus of control</i> memprediksi kecelakaan, pelanggaran, pelanggaran agresif dan pelanggaran yang terjadi sendiri. Skor 'Kendaraan dan Lingkungan' memiliki hubungan positif dengan jumlah pelanggaran dan skor kesalahan DBQ, sedangkan 'Pengemudi Lain' memiliki hubungan negatif dengan

		kesalahan. Namun, skor 'Takdir' tidak terkait dengan variabel dependen.
2	<i>Risky Driving among Young Male Drivers : The Effect of Mood and Passanger</i> (Nancy Rhodes, Kelly Pivik, Marnic Sutton, <i>Journal TRANSPORTATION RESEARCH PART F</i> , 2015)	<p>Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya efek mood, ada atau tidaknya penumpang terhadap <i>risky driving behavior</i> pada pengendara laki-laki muda. Desain penelitian menggunakan metode <i>between subject</i> eksperimen. Terdapat 2 mood kondisi yaitu sedih vs senang dan 2 kondisi pengendara saat sendirian vs berboncengan. Pengondisian mood baik penumpang dan pengendara diberikan “<i>mood assessment</i>” sementara perilaku berkendara menggunakan <i>diving simulator</i>.</p> <p>Pengendara muda laki-laki dalam keadaan suasana hati yang senang (<i>happy mood</i>) lebih cenderung berkendara dengan kecepatan cepat. Selain itu, ketika pengendara laki-laki membonceng orang dengan <i>happy mood</i> (hati senang) cenderung berkendara dengan kecepatan lebih cepat dibanding berkendara sendirian.</p>
3	Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian (Sunu Bagaskara, <i>Jurnal Transportasi</i> , 2017)	<p>Tujuan pertama penelitian ini adalah untuk menguji perbedaan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor. Tujuan yang kedua adalah untuk memeriksa apakah beberapa faktor kepribadian (<i>locus of control</i> dan <i>sensation seeking</i>) dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Subyek penelitian terdiri dari 136 pengendara sepeda motor dan 85 pengemudi mobil, diminta untuk mengisi kuisioner yang berisikan skala <i>sensation seeking</i>, <i>locus of control</i>, dan <i>risky driving behaviour</i>.</p> <p>Tidak terdapat perbedaan signifikan antara pengendara motor dan mobil dalam perilaku mengemudi berisiko secara keseluruhan. Lebih lanjut, <i>locus of control</i> (internal) dan <i>sensation seeking</i> dapat digunakan untuk memprediksi perilaku mengemudi berisiko di jalan, sedangkan <i>locus of control</i> eksternal tidak ditemukan</p>

-
- 4 *Driving locus of control and driving behaviours: Inducing change through driver training (Jason L. Huang, J. Kevin Ford, Journal Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2012)*
- Penelitian ini bertujuan menguji *locus of control* sebagai predktor dalam keamanan berkendara. Dalam penelitian ini, peneliti ingin menguji apakah program pelatihan mengemudi defensif ditambah dengan *feedback* dapat mempengaruhi kepercayaan *locus of control* yang lebih spesifik mengenai pengendalian kecelakaan yang berdampak pada perilaku mengemudi. Selama 5 minggu lebih, dilakukan 2 kali penilaian 112 subyek penelitian (pengendara) mengenai *locus of control* dan *driving behaviours* sebelum dan sesudah pelatihan defensif dan *feedback* dari peneliti.
- korelasi dengan perilaku mengemudi berisiko
- Pengemudi mengalami perubahan signifikan dalam persepsi *locus of control*. Secara lebih khusus, pengendara *locus of control internal* lebih tinggi setelah pelatihan jika dibandingkan dengan *external locus of control*. Lebih lanjut, dalam penelitian ini, menunjukkan bahwa *locus of control* dapat dipengaruhi oleh umpan balik pelatihan dan pengamat, dan perubahan pada *locus of control* dapat memprediksi perubahan perilaku mengemudi. Temuan penelitian menunjukkan potensi organisasi untuk meningkatkan keselamatan berkendara dengan mempengaruhi *locus of control* pengemudi.
-

5	Sudut Pandang kepribadian dalam perilaku mengemudi berisiko, (Arif Triman, Sunu Bagaskara, Simposium XIX FSTPT, Universitas Islam Indonesia, 2016)	Penelitian ini bertujuan meneliti kekuatan hubungan antara faktor kepribadian dan perilaku mengemudi berisiko di antara pengendara mobil dan sepeda motor di JABODETABEK. Subyek penelitian berjumlah 318 pengendara dan pembalap berusia 16 sampai 57 tahun. Tiga ratus delapan belas subjek diminta menyelesaikan kuisioner online yang mengukur lima aspek kepribadian dan mengukur perilaku berkendara berisiko. Analisis korelasi <i>Pearson</i> digunakan dalam penelitian ini	Empat dari lima aspek kepribadian (<i>Neuroticism</i> , <i>Extraversion</i> , <i>Agreeableness</i> , dan <i>Conscientiousness</i>) ditemukan berkorelasi secara signifikan dengan perilaku mengemudi yang berisiko, sementara Keterbukaan terhadap pengalaman baru tidak. Hasil ini menunjukkan peran penting kepribadian dalam keselamatan berkendara di jalan.
6	<i>Traffic locus of control scale-Romanian version: Psychometric properties and relations to the driver's personality, risk perception, and driving behavior</i> , (Cornelia Mairean; Grigore M.Havarneanu; Simona A.Popusoi; Corneliu-Eugen Havarneanu, <i>Transportation Research Part F</i> , 2017)	Penelitian psikometri yang bertujuan mengembangkan validitas dan reliabilitas untuk mengukur locus of control dalam berkendara untuk pengendara di Roma (T-LOC-RO). Selanjutnya penelitian ini untuk membangun validitas skala yang berhubungan dengan kepribadian individu dalam berkendara. Subjek penelitian sekitar 4000 responden.	Hasil penelitian didapatkan skala yang T-LOC-RO yang valid dan reliabel. Berbeda dengan skala sebelumnya, pada skala ini terdapat dimensi yang berfokus pada kepercayaan (agama) dengan contoh luaran bahwa sayanya Tuhan lah yang melindungi individu dari kejadian atau kecelakaan di jalan raya. Skala ini bertujuan untuk mengukur resiko dalam kategori tinggi

bagi pengendara yang berhubungan tinggi dengan individu yang masuk kategori sedang-tinggi dalam hal *eksternal locus of control*.



BAB II

Kajian Pustaka

A. *Locus of Control*

1. Definisi *Locus of Control*

Menurut Turnipseed (2014) *locus of control* berangkat dari teori belajar sosial milik Rotter pada tahun 1966 yang berusaha mengungkap keyakinan individu dalam memandang penyebab (bersifat kompleks) kejadian atau peristiwa yang dialami. *Locus of control* merupakan salah satu variabel kepribadian (*personality*) yang didefinisikan sebagai keyakinan individu untuk mampu atau tidak mampu dalam megontrol nasibnya sendiri (*destiny*).

Locus of control di gambarkan sebagai seberapa jauh seorang dalam memandang hubungan antara perbuatan yang dilakukan (*action*) dengan hasil atau akibat yang diraih (*outcome*) individu tersebut (Zulkaida, Taganing, Retnaningsih, Muluk, & Rifameutia, 2007). Greenhaus (Setiawan, Kurniawati, & Fitriani, 2015) menggambarkan *locus of control* mengacu pada kecenderungan individu dalam menempatkan persepsi atas suatu kejadian atau hasil yang didapat apakah sebagai bantuan dari sumber-sumber diluar dirinya secara dominan (takdir, bantuan orang lain, atau keberuntungan semata) atau

kejadian tersebut merupakan hasil dari usaha dirinya sendiri. Mairean, dkk (2017) menggambarkan kontrol diri saat berkendara (*traffic locus of control*) sebagai pemaknaan diri dalam melihat suatu peristiwa yang terjadi saat individu tersebut sedang berkendara.

Rotter dalam Wulandari (2015) menjelaskan bahwa *locus of control* dibagi menjadi dua jenis yaitu *internal locus of control* dan *external locus of control*. *Internal locus of control* merupakan suatu kepercayaan bahwa hasil dan perilaku seseorang disebabkan faktor dalam dirinya sendiri (Wulandari, 2015). Sementara *external locus of control* merupakan suatu kepercayaan bahwa hasil dan perilaku seseorang disebabkan faktor di luar diri individu tersebut (Wulandari, 2015).

2. Jenis-jenis *Locus of Control*

Menurut Rotter dalam (Wuryaningsih & Kusmawati, 2013) *locus of control* dibagi ke dalam dua kategori. Kedua kategori tersebut ialah *internal locus of control* dan juga *eksternal locus of control*. Keyakinan seseorang dalam memaknai suatu peristiwa dalam hidupnya menjadi dasar pembedanya.

Lefcourt dalam (Wuryaningsih & Kusmawati, 2013) menjelaskan bahwa *internal locus of control* merupakan persepsi individu dalam melihat suatu peristiwa baik positif maupun negatif dihidupnya

merupakan suatu konsekuensi dari perbuatan atau tindakan diri sendiri dan berada di bawah pengendalian dirinya. Bertolak belakang dari *internal locus of control*, suatu keyakinan pada diri seseorang dalam memandang kejadian tidak memiliki hubungan langsung dengan tindakan yang dilakukan oleh diri sendiri dan di luar kontrol dirinya merupakan *external locus of control*.

Levenson dalam (Friedman & Schustack, 2006) membedakan *locus of control* ke dalam tiga faktor yaitu faktor internal, *powerfull-others*, dan *chance*. *Powerfull-others* dan *chance* yang dimaksud oleh Levenson merupakan bagian dari *external locus of control*. Suatu kontrol berasal dari orang lain yang berkuasa merupakan pengertian dari *powerfull-others*, sementara *chance* adalah suatu kontrol yang bersifat kebetulan.

Perbedaan *locus of control* pada diri seseorang akan menentukan kecenderungan menggunakan pola strategi individu dalam menghadapi masalah (Widodo, 2007). Seseorang dengan *internal locus of control* akan menggunakan apa yang ada dalam dirinya ketika menghadapi dan mengatasi masalah, sementara orang dengan *external locus of control* memiliki kecenderungan menghindari masalah karena ketidakmampuannya dalam mengatasi hal-hal yang ada pada dirinya dalam penyebab suatu peristiwa merupakan penggambaran *external locus of control* menurut Robbin (Widodo, 2007). Berdasarkan hal tersebut dapat

dilihat bagaimana *locus of control* seseorang dapat mempengaruhi individu dalam menilai suatu situasi yang sedang dihadapi.

3. Aspek-aspek *Traffic Locus of Control*

Pengukuran *locus of control* dalam penelitian ini menggunakan *traffic locus of control scale* yang dibuat oleh (Mairean, Havarneanu, A.Popusoi, & Havarneanu, 2017). *Traffic locus of control* yang dibuat oleh Mairean merupakan pengembangan dari konsep *locus of control* yang di kombinasikan dengan *risk perception*, dan *driving syle*. Mairean, dkk membagi *traffic locus of control* ke dalam 6 aspek, yang diantaranya sebagai berikut :

a. *Destiny/ luck*

Aspek ini menggambarkan bagaimana individu itu mempercayai bahwa takdir atau keberuntungan merupakan sumber dari segala peristiwa yang di alami individu tersebut selama mengendarai kendaraan.

b. *Religious Belief*

Aspek *religious belief* merupakan penggambaran kepercayaan individu bahwa agama (bersumber kepada Tuhan) yang mengendalikan segala peristiwa yang dialami individu tersebut selama di jalan.

c. *Desirability*

Keinginan dalam diri individu yang ingin disenangi orang lain dalam mengendarai kendaraan di jalan merupakan gambaran dari sikap.

d. *Other driver*

Penggambaran bagaimana keyakinan individu dalam mengasumsikan pengendara lainnya menentukan peristiwa yang akan dan sudah terjadi selama mengendarai kendaraan di jalan.

e. *Internality (MySelf)*

Keyakinan individu bahwa dirinya sendiri lah yang menentukan peristiwa yang sudah dan mungkin terjadi selama mengendarai kendaraan di jalanan.

f. *Vehicle and environment*

Kepercayaan individu bahwa lingkungan dan kendaraan lain yang menjadi penyebab segala suatu peristiwa selama berkendara di jalan.

B. Risky Driving Behavior

1. Definisi *risky driving behaviour*

Risky driving behaviour merupakan salah satu perilaku berkendara yang berbahaya. Dula dan Geller (2003) menjelaskan bahwa perilaku berkendara tersebut di akibatkan oleh bermain ponsel saat berkendara, makan dan minum saat berkendara, dan perilaku diluar tugas mengemudi lainnya yang berdampak pada hilangnya konsentrasi berkendara sehingga menimbulkan bahaya saat berkendara. Menurut pendapat Yilmaz & Celik

dalam (Agung, 2014) *risky driving behaviour* sebagai suatu istilah yang menggambarkan perilaku berpotensi meningkatkan peluang risiko kecelakaan, penggambaran perilaku tersebut adalah berkendara dengan kecepatan yang melewati ambang batas, pelanggaran lalu lintas, dan juga sikap yang berhubungan dengan keselamatan lalu lintas. *Risky driving behaviour terjadi* tanpa adanya emosi yang bersifat negatif disertai tidak adanya niatan untuk menyakiti diri sendiri maupun orang lain (Dula & Geller, 2003). Iversen (2004) berpendapat bahwa sikap berkendara yang berhubungan dengan *risky driving behaviour* adalah melanggar aturan lalu lintas, melanggar kecepatan lalu lintas, mengemudi dengan sembrono, tidak menggunakan sabuk pengaman, dan mabuk saat berkendara.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi *risky driving behaviour*

- a. Menurut Gheorghiou (2015) *risky driving behaviour* merupakan perilaku menyontoh dari lingkungan sekitar dari pengendara tersebut, dalam hal ini teman sebaya dan orang tua yang memberi contoh perilaku mengemudi berisiko.
- b. Rendahnya pengawasan orang tua terhadap anak, pemberian kebebasan kepada anak yang baik, lemahnya pengawasan dari lingkungan sekitar, serta meningkatnya mobilisasi individu juga menjadi faktor dari *risky driving behaviour* (Bingham & Shope, 2004).

3. Aspek-aspek *risky driving behaviour*

Risky driving behaviour memiliki beberapa dimensi. Iversen (2004) menjelaskan dimensi-dimensi dalam *risky driving behaviour* sebagai berikut :

a. Melanggar batas kecepatan berkendara (*violations of traffic rules speeding*)

Melanggar peraturan batas kecepatan berkendara meliputi perilaku yang mengabaikan peraturan batas kecepatan yang berlaku, terburu-buru saat berkendara, mengemudi yang membahayakan pengemudi lainnya, serta mendahului kendaraan lain dengan kecepatan yang tinggi.

b. Sembrono saat berkendara (*reckless driving*)

Perilaku sembrono saat berkendara dapat dilihat dengan posisi mengemudikan kendaraan terlalu dekat dengan kendaraan lainnya, terpecah fokus mengemudi karena kejadian disekitar pengemudi, membahayakan pengemudi lain, berkendara tanpa alat keselamatan yang mencukupi, kelelahan dalam berkendara.

c. Tidak menggunakan sabuk pengaman (*not using seat belts*)

Mengemudikan kendaraan baik dalam jarak dekat maupun jauh tidak menggunakan sabuk keselamatan yang tersedia.

d. Berhati-hati dan waspada saat berkendara (*cautionus and watchful driving*)

Perilaku berhati-hati dan waspada saat berkendara dapat ditandai dengan mengurangi kecepatan saat pengendara dibelakang mencoba mendahului, mengurangi kecepatan berkendara saat melihat situasi yang membahayakan, mengurangi kecepatan saat kondisi buruk, dan mengurangi kecepatan saat jalanan licin.

e. Mabuk saat berkendara (*drinking and driving*)

Mengemudi setelah mengonsumsi minuman beralkohol dapat membuat pengendara mabuk saat berkendara. Ketika dalam kondisi mabuk, pengemudi akan kesulitan dalam mengontrol diri dan kendaraan yang dikemudikannya. Tidak hanya itu, membawa penumpang yang meminum alkohol banyak juga dapat membahayakan.

f. Teralihkan fokus saat berkendara (*attenivness toward children in traffic*)

Hilangnya fokus pengemudi dalam berkendara merupakan gambaran pada aspek ini. Perilaku ini ditandai dengan mengurangi kecepatan dan memperhatikan lingkungan sekitarnya sehingga fokus mengendarai kendaraan berkurang. Memperhatikan anak-anak bermain, kejadian di suatu wilayah,

dan pengalihan fokus lainnya merupakan contoh perilaku pada aspek ini.

g. Berkendara dibawah kecepatan minimal (*driving below speed limits*)

Perilaku ini ditandai dengan mengemudikan kendaraan dibawah kecepatan minimal yang berlaku di area kendaraan melaju.

C. Pengendara Sepeda Motor

Menurut Peraturan Pemerintah No.43 tahun 1993, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor (Putra, 2015).

Dalam mengendarai kendaraan bermotor, pengemudi harus memenuhi syarat untuk mengemudikan kendaraan. Menurut Hamidan dalam Putra (2015) menyebutkan persyaratan pengemudi adalah :

1. Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)
2. Cukup umur
3. Sehat jasmani dan rohani
4. Berpengetahuan tentang peraturan lalu lintas

D. Dinamika Hubungan antara *Locus of Control* dengan *risky driving behaviour*

Meningkatnya jumlah kendaraan melahirkan potensi kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia (*human error*) menduduki penyebab tertinggi dari kecelakaan lalu lintas di Kota Malang. Salah satu *human error* dalam berkendara adalah *risky driving behaviour*. Melanggar batas kecepatan, sembrono, tidak menggunakan pengaman, terlalu berhati-hati dan waspada, mabuk, teralihkan fokus dan melaju di bawah kecepatan minimal merupakan gambaran dari *risky driving behaviour* menurut Iversen (2004). Tidak adanya emosi negatif serta keinginan menyerang orang lain adalah ciri dari *risky driving behaviour*, walaupun demikian kondisi ini dapat memberikan kerugian kepada pengendara tersebut dan pengguna jalan lainnya.

Chen, dkk dalam Bagaskara (2017) menyebutkan bahwa *trait* kepribadian merupakan salah satu faktor dari *risky driving behaviour*. Terkait dengan faktor kepribadian, *locus of control* mampu memprediksi perilaku mengemudi berisiko ketika berkendara (Bagaskara, 2017). *Traffic locus of control* adalah proses individu memaknai penyebab kejadian yang di alami berasal dari kendali diri maupun di luar kendali individu tersebut. Kontrol terhadap diri yang memiliki peran terhadap perilaku mengemudi berisiko dapat menjadi hal yang dapat menjadi bahan guna menurunkan dampak negatif yang di peroleh manusia dari *risky driving behaviour*.

E. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran yang digunakan penulis yang menjelaskan hubungan antar variabel digambarkan sebagai berikut.



Gambar 1 Kerangka penelitian

F. Hipotesis

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas maka penulis mengaajukan hipotesis sebagai berikut :

Ho : Tidak terdapat peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang

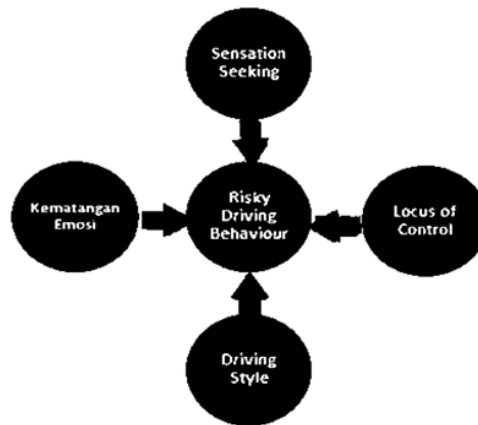
H₁ : Terdapat peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

BAB III

Metode Penelitian

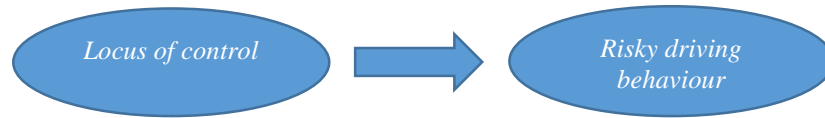
A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode korelasional. Penelitian ini diarahkan untuk mengetahui ada atau tidaknya peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour*. Penulis menggunakan dua skala dalam penelitian ini, yaitu skala *traffic locus of control* dan skala *risky driving behaviour*. Penelitian ini merupakan bagian penelitian payung. Berikut kerangka penelitian payung peneliti :



Gambar 1 Bagan penelitian payung

Desain penelitian yang digunakan peneliti sendiri dapat dilihat pada gambar 3 berikut:



Gambar 2 Desain penelitian

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Pada penelitian ini variabel yang digunakan terdapat dua variabel yaitu variabel bebas (*independent variable*) dan variabel terikat (*dependent variable*).

1. Variabel bebas (x) dalam penelitian ini adalah *locus of control*
2. Variabel terikat (y) dalam penelitian ini adalah *risky driving behaviour*

C. Fokus Penelitian

Fokus dalam penelitian adalah peneliti ingin mengetahui ada atau tidaknya peran *Locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pengendara sepeda motor di Kota Malang.

D. Definisi Operasional

1. *Locus of Control*

Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian ini adalah *locus of control*. Definisi dari *locus of control* adalah kendali diri akan keberhasilan atau kegagalan pada dirinya bersumber dari apa yang ada di luar dan dalam dirinya sendiri. *Locus of control* pada penelitian ini berfokus pada lingkup seseorang ketika mengendarai sepeda motor.

2. *Risky driving behaviour*

Risky driving behaviour merupakan perilaku mengemudi yang berisiko dan dapat menimbulkan bahaya baik dirinya sendiri, orang lain maupun lingkungan sekitarnya. *Risky driving behaviour* berbeda dengan perilaku mengemudi secara agresif. Meskipun merupakan sama-sama bagian dari perilaku mengemudi berbahaya, namun *risky driving behaviour* merupakan perilaku mengemudi berisiko yang tidak berniat untuk menyakiti orang lain.

E. Populasi, Sample dan Teknik Sampling

1. Populasi

Riduwan (2015) mendefinisikan populasi merupakan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat-syarat tertentu

yang berkaitan dengan tema penelitian. Populasi dari penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kota Malang.

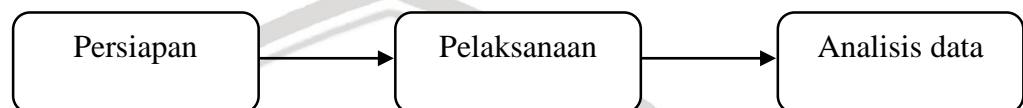
2. Sampel dan Teknik Sampling

Menurut Azwar (2012) sebagian dari populasi yang dimana memiliki ciri-ciri yang sesuai dengan populasi penelitian merupakan pengertian dari sampel. *Software G*Power* versi 3.1 *for windows* digunakan peneliti dalam menentukan jumlah sampel penelitian, hal ini dilakukan karena peneliti tidak dapat mengetahui jumlah pasti dari populasi yang ada pada penelitian ini. Dengan menggunakan tingkat keyakinan (*confidence level*) sebesar 95%, *probability of error* 5%, dan *effect size* 15% maka jumlah minimum sampel yang dibutuhkan peneliti adalah 107 responden. Untuk meminimalisir adanya *error* pada alat ukur yang nantinya digunakan, maka peneliti menambah jumlah sampel menjadi 200 responden.

Teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian adalah *non-probability sampling* yang dimana jumlah besarnya peluang populasi yang dipilih sebagai sampel tidak diketahui (Azwar S. , 2012). Jenis *non-probability sampling* yang digunakan dalam penelitian adalah *accidental sampling* yang dimana responden yang minta menjadi sampel penelitian adalah orang yang secara kebetulan ditemui namun memenuhi kriteria yang dibutuhkan dalam penelitian (Hakim, 2016). Adapun responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah orang yang mengendarai sepeda motor di Kota Malang yang di jumpai peneliti.

F. Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan 3 tahapan, dimulai dari persiapan, pelaksanaan, dan analisis data.



Gambar 3 Tahapan Penelitian

1. Tahap Persiapan

Peneliti mencari alat ukur yang sesuai dengan variabel yang digunakan dalam penelitian. Proses menerjemahkan skala dari bahasa Inggris (bahasa asli) menjadi ke bahasa Indonesia oleh *translator* serta menguji validitas kepada *expert judgement* (dosen pembimbing) juga dilakukan pada tahapan ini. Setelah dilakukan uji validitas, maka peneliti menguji reliabilitas dari kedua alat ukur yang digunakan dalam penelitian.

2. Tahap Pelaksanaan

Pelaksanaan penelitian dilaksanakan dengan tujuan pengumpulan data. Teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini dengan menggunakan skala psikologi guna memperoleh jawaban dari responden. Peneliti menyebar langsung skala kepada subjek penelitian.

Skala *traffic locus of control* dan *risky driving behaviour* digunakan peneliti guna mengumpulkan data penelitian.

a) *Locus of control*

Pengumpulan data penelitian menggunakan *traffic locus of control scale* milik (Mairean, Havarneanu, A.Popusoi, & Havarneanu, 2017) yang di adaptasi dan dimodifikasi peneliti dan selanjutnya mencari responden yang sesuai dengan kriteria subjek penelitian diminta mengisi kuisisioner penelitian.

b) *Risky driving behaviour*

Pengumpulan data yang digunakan pada penelitian juga menggunakan *risky driving behaviour scale* merupakan kuisisioner berupa skala yang berisikan pernyataan-pernyataan berdasarkan dimensi *risky driving behaviour* yang dibuat oleh Iversen (2004) yang sudah di adaptasi dan dimodifikasi oleh peneliti.

3. Analisis data

Data yang sudah dikumpulkan kemudian dianalisis menggunakan bantuan *software IBM SPSS Statistic 20 for windows* dengan menggunakan rumus uji regresi linear sederhana.

G. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode angket sebagai instrumen penelitian. Instrumen penelitian merupakan alat atau fasilitas yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaannya lebih mudah dan hasilnya lebih baik, dalam arti cermat, lengkap, dan sistematis sehingga lebih mudah diolah (Arikunto, 2010). Peneliti menggunakan kuisioner guna mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian. Menurut Hakim (2016) dalam kuisioner terdapat pertanyaan atau pernyataan yang sudah terperinci dan lengkap, yang dimana pertanyaan tersebut menggunakan variabel penelitian sebagai pedomannya. Kuisioner atau alat ukur ini nantinya akan disebut sebagai skala psikologi. Skala psikologi adalah seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden yang dimana jawaban para responden akan diolah, digunakan, dan diinterpretasikan hasilnya berdasarkan keilmuan psikologi (Azwar, 2012). Terdapat dua skala adaptasi yang digunakan peneliti dalam penelitian. Skala *traffic locus of control* yang digunakan dalam penelitian adalah skala yang dibuat oleh (Mairean, Havarneanu, A.Popusoi, & Havarneanu, 2017) dan skala *risky driving behaviour* yang dibuat oleh Iversen (2004). Kedua skala tersebut akan mengukur variabel-variabel dalam penelitian.

Kedua skala tersebut berisi aitem-aitem pertanyaan dengan empat alternatif jawaban pada setiap aitem dengan sistem skor skala *Likert* yang dimodifikasi menjadi empat skor skala.

1) Aitem *Favourable*

Aitem ini bersifat memihak atau mendukung pada objek sikap, selain itu dalam aitem *favourable* juga berisikan hal-hal yang positif mengenai objek sikap tersebut.

2) Aitem *Unfavourable*

Aitem *unfavourable* merupakan aitem yang berkebalikan dengan *favourable*. Aitem ini bersifat tidak memihak atau mendukung pada objek sikap, dan juga berisikan hal-hal yang negatif mengenai objek sikap.

Skala sikap *Likert* merupakan metode skala rating atas dasar penjumlahan skor setiap aitem yang kemudian dijumlahkan menjadi skor total aitem, dengan bentuk aitem *favourable* dan *unfavourable* sebagai berikut :

Tabel 1 Skor alternatif respon pada skala

Aitem <i>favourable</i> Alternatif respon		Aitem <i>unfavourable</i> Alternatif respon	
Sangat Sesuai	4	Sangat Sesuai	1
Sesuai	3	Sesuai	2
Tidak Sesuai	2	Tidak Sesuai	3
Sangat tidak sesuai	1	Sangat tidak sesuai	4

Aitem *favourable* pada skala psikologi mewakili aitem yang mendukung responden kepada variabel penelitian. Sementara aitem *unfavourable* mewakili aitem yang tidak mendukung responden kepada

variabel penelitian. Berikut adalah *blue print* dari skala yang digunakan peneliti dalam pengumpulan data :

Tabel 2 Blue print pada skala traffic locus of control

No	Dimensi	Nomer aitem		Jumlah	%
		<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>		
1.	Takdir atau keberuntungan	1,2,3,4,5,6	-	6	21,42%
2	Kepercayaan pada ajaran agama	7,8,9,10	-	4	14,28%
3	Perilaku yang menginginkan disenangi orang lain	11,12,13,14,15	-	5	17,85%
4	Pengendara lain	16,17,18,19	-	4	14,28%
5	Berasal dari dalam diri sendiri	20,21,22,23	-	4	14,28%
6	Lingkungan atau kendaraan lain	24,25,26,27,28	-	5	17,85%
		Total		28	100%

Berdasarkan tabel 2, dapat diketahui bahwa terdapat 6 dimensi yang ada pada *traffic locus of control* dengan reliabilitas sebesar 0,878 (berdasarkan hasil *try out* yang dilakukan peneliti). kemampuan terdiri dari 8 aitem, yang dimana terbagi atas 4 aitem *favourable* dan 4 aitem *unfavourable*, untuk dimensi usaha terdiri dar 6 aitem, yang terbagi atas 3 aitem *favourable* dan 3 aitem *unfavourable*, terakhir untuk dimensi minat terdiri dari 6 aitem, terbagi atas 3 aitem *favourable* dan 3 aitem *unfavourable*. Secara keseluruhan terdapat 20 aitem, terdiri atas 10 aitem *favourable* dan 10 aitem *unfavourable*.

Tabel 3 Blue print risky driving behaviour

No	Dimensi	Nomer aitem		Jumlah	%
		Favourable	Unfavourable		
1	Melanggar batas maksimal kecepatan	1,2,3,4,5	-	5	21,73%
2	Sembrono saat berkendara	6,7	-	2	8,69%
3	Tidak memakai pengaman saat berkendara	8,9	-	2	8,69%
4	Berhati-berhati dan waspada saat berkendara	-	10,11,12,13,	4	17,39%
5	Berkendara dibawah pengaruh obat-obatan	14,15,16,17	-	4	17,39%
6	Teralihkan fokus saat berkendara	20	18,19	3	13,04%
7	Berkendara dibawah kecepatan minimal	22,23	21	3	13,04%
Total				23	100%

Berdasarkan tabel 3, dapat diketahui bahwa dalam *risky driving behaviour* terdapat 7 dimensi dengan reliabilitas 0,839 (berdasarkan hasil *try out* yang dilakukan peneliti).

H. Uji Instrumen Penelitian

1. Daya diskriminasi aitem

Menurut Azwar (2012) daya diskriminasi aitem adalah sejauh mana aitem mampu membedakan antara individu atau kelompok individu yang memiliki atau tidak memiliki atribut yang diukur. Menghitung koefisien korelasi antara distribusi skor *item* dengan distribusi skor skala adalah cara menghitung daya diskriminasi aitem. Komputasi ini akan menghasilkan koefisien korelasi *item* total

(r_{ix}). Menurut Azwar (2015) kriteria pemilihan *item* berdasarkan korelasi *item* total. Penelitian ini sendiri menggunakan batasan $r_{ix} \geq 0,25$.

2. Uji Validitas

Validitas merupakan sejauh mana akurasi alat tes atau skala dalam menjalankan fungsi pengukurannya. Pengukuran dikatakan memiliki validitas yang tinggi apabila menghasilkan data yang secara akurat memberikan gambaran mengenai variabel yang diukur seperti yang dikehendaki oleh tujuan pengukuran tersebut (Azwar, 2015).

Jenis validitas pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah validitas isi. Menurut Azwar (2015) validitas isi terbagi dari dua yaitu *face validity* (validitas tampak) dan *logical validity* (validitas logika), yang akan dijelaskan sebagai berikut :

a. *Face Validity* (Validitas Tampak)

Validitas tampak didasarkan pada penilaian format penampilan tes dan kesesuaian konteks aitem dengan tujuan dari skala tersebut. Subjek diminta memberikan penilaian tampilan dari skala yang akan digunakan peneliti. Pertanyaan yang diajukan meliputi kejelasan tampilan *cover*, *layout*, ukuran huruf, dan kalimat yang digunakan dalam masing-masing *item*.

Tabel 4 Validitas tampilan skala

Tampilan		Total	Persentase
Tampilan cover dan layout skala	Jelas	30	100%
	Tidak Jelas	0	-
Ukuran Huruf	Jelas	26	86,66%
	Tidak jelas	4	13,33%
Kalimat yang disampaikan	Jelas	25	83,33%
	Tidak jelas	5	16,66%

Berdasarkan hasil validitas tampilan (tabel 4), peneliti melakukan beberapa perbaikan skala guna memaksimalkan hasil yang akan didapat dari skala penelitian tersebut. Perbaikan pada ukuran huruf, dan kalimat yang dianggap tidak jelas menjadi fokus perbaikan peneliti.

b. *Logical Validity* (Validitas logik)

Menurut Azwar (2015) menjelaskan bahwa validitas isi melihat relevansi item dengan indikator berperilaku dengan tujuan alat ukur sebenarnya sudah dapat di evaluasi melalui nalar yang mampu menilai apakah isi skala memang mendukung konstruk teoritik yang diukur. Proses ini disebut dengan validitas logik yang juga merupakan bagian dari validitas isi yaitu dengan bantuan *expert judgement* (pendapat ahli) yang dalam penelitian ini merupakan dosen pembimbingan peneliti.

3. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah ukuran yang menunjukkan seberapa tinggi suatu instrumen dapat diandalkan (Azwar, 2015). Menurut Azwar (2015) menyatakan bahwa suatu penelitian dikatakan reliabel apabila konsisten memberikan jawaban yang sama. Peneliti menggunakan pendekatan konsistensi internal, dengan satu bentuk tes yang dikenakan sekali pada kelompok subjek (*single trial administration*) dalam mengukur reliabilitas. Pendekatan ini bertujuan untuk melihat konsistensi antar aitem atau antar bagian dalam tes tersebut. Pendekatan konsistensi ini menggunakan perhitungan *Cronbach Alpha* $> 0,6$ maka variabel tersebut dapat dikatakan reliabel. Apabila koefisien *Cronbach Alpha* $< 0,6$ maka variabel tersebut tidak reliabel (Azwar, 2015). Kriteria indeks *Cronbach Alpha* diuraikan sebagai berikut :

Tabel 5 Indeks Cronbach Alpha

Interval	Kriteria
$< 0,20$	Sangat rendah
0,20-0,39	Rendah
0,40-0,59	Cukup Tinggi
0,60-0,79	Tinggi
0,80-1,00	Sangat Tinggi

Setelah dilakukan uji coba kepada 30 mahasiswa psikologi brawijaya angkatan 2014, diketahui nilai reliabilitas yang ada pada tabel berikut :

Tabel 6 Reliabilitas Skala

Skala	Reliabilitas
<i>Traffic locus of control</i>	0,875
<i>Risky Driving Behaviour</i>	0,839

I. Metode Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan untuk pengujian hipotesis pada penelitian ini adalah teknik analisis regresi sederhana (*linear single regression*) dikarenakan penelitian ini ingin melihat peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour*. Sebelum dilakukan analisis, uji asumsi dilakukan peneliti. Adapun asumsi yang harus dipenuhi dalam penelitian ini adalah :

1. Uji Asumsi

a. Uji normalitas

Pengujian normalitas digunakan untuk mengetahui apakah variabel memiliki distribusi normal atau tidak (Azwar, 2012).

Pengukuran normalitas pada penelitian ini menggunakan Sample Kolmogorov-Smirnov Test. Apabila hasil tes Kolmogorov-Smirnov $p \geq 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi normal.

b. Uji linieritas

Uji linieritas digunakan peneliti untuk mengetahui apakah kedua variabel penelitian mempunyai hubungan signifikan linier atau tidak. Pengujian linieritas dilakukan dengan menggunakan *software SPSS 20 for windows* dengan menggunakan *Test for Linearity* <0.05 atau variabel memiliki hubungan linear apabila memiliki signifikansi kurang dari 0,05.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk membuktikan apakah hipotesis yang diajukan peneliti diterima atau ditolak. Metode uji hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi sederhana (*linear single regression*). Perhitungan uji hipotesis ini dibantu dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistics 20 for Windows*.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Bab ini peneliti akan membahas dan menjelaskan hasil dari penelitian. Penjelasan meliputi deskripsi data, uji asumsi, dan uji hipotesis penelitian ‘apakah terdapat peran *locus of control* terhadap *risky driving behavior*’. Data penelitian diperoleh melalui penyebaran skala di beberapa wilayah di Kota Malang dalam kurun waktu selama satu pekan.

1. Gambaran umum subjek penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kota Malang. Pengkategorian subjek penelitian ini dilakukan berdasarkan data demografi jenis kelamin, pekerjaan, dan rentang usia.

Tabel 1 Gambaran umum berdasarkan data demografi

Gambaran umum berdasarkan	Kategori	Jumlah	Persentase
Jenis kelamin	Laki-laki	129	64,5%
	Perempuan	71	35,5%
Rentang usia	17-21	89	44,5%
	22-26	71	35,5%
	27-31	24	12%
	32-36	8	4%
	37-41	5	2,5%

	42-46	3	1,5%
Jenis Pekerjaan	Pelajar	12	6
	Mahasiswa	114	57
	Karyawan swasta	34	17
	PNS	11	5,5
	Swasta	12	6
	Driver Ojek	6	3
	Online		
	Lain-Lain	11	5,5

Berdasarkan data pada tabel 7, dapat dilihat bahwa subjek pada penelitian terbagi dari dua jenis kelamin (Laki-laki dan Perempuan). Perbandingan kedua jenis kelamin adalah 64,5% laki-laki dan 35,5% perempuan. Responden pada penelitian ini berkisar pada usia 17 sampai 46 tahun yang mewakili usia remaja akhir sampai dengan memasuki usia dewasa tengah. Usia 17 sampai 26 tahun menjadi rentang usia rata-rata responden penelitian ini. Status pekerjaan responden penelitian pun cukup beragam, terdapat peserta pendidikan (pelajar dan mahasiswa) dan juga terdapat responden yang bekerja sebagai pegawai swasta maupun negeri (karyawan swasta, pegawai negeri sipil, wiraswasta, ojek *online*, dan jenis pekerjaan lainnya).

2. Analisis Statistik Deskriptif

Tujuan dari analisis deskriptif adalah untuk menggambarkan karakteristik populasi secara sistematis (Azwar, 2012). Nilai minimum, nilai maksimum, *mean*, dan standar deviasi dari kedua variabel merupakan skor yang diperlukan dalam penelitian menggunakan penghitungan empirik dan hipotetik. Pencarian skor

empirik dilakukan menggunakan bantuan *software IBM SPSS Statistic 20 for Windows*, sedangkan skor hipotetik menggunakan rumus yang digambarkan dalam tabel 6.

Tabel 2 Rumus Data Hipotetik

Statistik	Persamaan
Nilai minimum hipotetik	Skor aitem terendah x jumlah aitem
Nilai maksimum hipotetik	Skor aitem tertinggi x jumlah aitem
Mean hipotetik	$\frac{\text{Skor maksimum} + \text{skor minimum}}{2}$
Standart deviasi hipotetik	$\frac{\text{Skor maksimum} - \text{skor minimum}}{6}$

Setelah melakukan penghitungan skor secara empirik dan hipotetik, maka didapat hasil skor *locus of control* dan *risky driving behaviour* sebagai berikut :

Tabel 3 Skor Hipotetik dan Empirik Locus of control

Variabel	Statistik	Hipotetik	Empirik
<i>Locus of control</i> (X)	Skor Minimum	28	56
	Skor Maksimum	112	88
	Mean	70	71,01
	Standart Deviasi	14	5,24

Tabel 4 Skor Hipotetik dan Empirik Risky Driving Behaviour

Variabel	Statistik	Hipotetik	Empirik
<i>Risky Driving Behaviour</i> (Y)	Skor Minimum	23	28
	Skor Maksimum	92	64
	Mean	57,5	47,5
	Standart Deviasi	11,5	7,36

Skor pada tabel 9 dan tabel 10 dapat dijadikan acuan gambaran umum mengenai *locus of control* dan *risky driving behaviour*. Membandingkan antara skor empirik dan hipotetik dapat dilakukan untuk mengkategorisasikan skor ke dalam kategori tinggi, sedang, atau rendah. *Mean* pada *locus of control* penghitungan hipotetik 70 sementara penghitungan empirik sebesar 71,01, maka dapat disimpulkan *mean* empirik < *mean* hipotetik. Kondisi ini menunjukkan bahwa *locus of control* responden cenderung tinggi. Berkebalikan dengan *mean*, pada standar deviasi *locus of control* di dapati hasil skor hipotetik sebesar 14 sementara skor empirik 5,24. Skor hipotetik lebih besar dari skor empirik, maka dapat digambarkan bahwa skor *locus of control* responden memiliki variasi yang rendah atau cenderung seragam.

Mengacu pada data pada tabel 8, pada variabel *risky driving behaviour* di dapat *mean* skor hipotetik sebesar 57,5 sedangkan *mean* skor empirik 47,5. Hasil tersebut menunjukkan bahwa skor hipotetik > skor empirik, maka *risky driving behaviour* responden cenderung rendah. Standar deviasi dari skor hipotetik sebesar 11,5 dan skor empirik sebesar 7,36. Berdasarkan penghitungan tersebut, maka dapat digambarkan bahwa skor *risky dariving behaviour* responden cenderung sama. Pengkategorian skor responden ke dalam kategori tinggi, sedang, dan rendah adalah langkah lanjutan yang dilakukan oleh peneliti.

Berikut merupakan hasil dari skor kategori subjek berdasarkan skala dari peneliti.

Tabel 5 Kategori variabel locus of control

Variabel	Daerah Keputusan	Kategori	Jumlah Responden	Persentase
<i>Locus of control</i>	$X < 56$	Rendah	-	-
	$56 < X < 84$	Sedang	197	98,5%
	$X \geq 84$	Tinggi	3	1,5%

Berdasarkan tabel 11, dapat digambarkan hampir seluruh responden memiliki *locus of control* yang masuk dalam kategori sedang (98,5%) dengan total 197 responden. Sementara itu, 3 responden sisanya (1,5%) masuk dalam kategori tinggi.

Tabel 6 Kategori variabel risky driving behaviour

Variabel	Daerah Keputusan	Kategori	Jumlah Responden	Persentase
<i>Risky Driving Behaviour</i>	$X < 46$	Rendah	71	35,5%
	$46 < X < 69$	Sedang	129	64,5%
	$X \geq 69$	Tinggi	0	0%

Tabel 12 menunjukkan dari seluruh responden penelitian, 129 orang (64,5%) memiliki *risky driving behaviour* kategori sedang. Sementara, 71 orang (35,5%) memiliki *risky driving behaviour* yang rendah.

3. Uji Asumsi

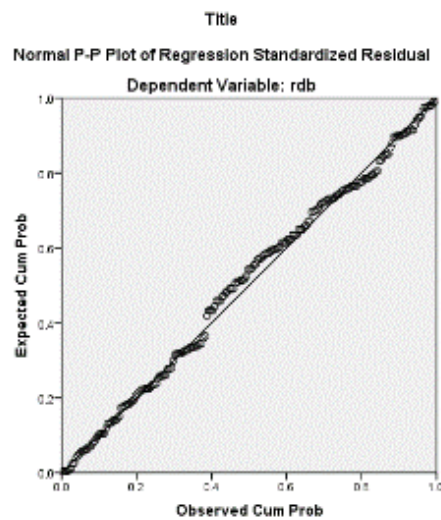
a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data yang digunakan dalam penelitian sudah terdistribusi normal atau tidak.

Berdasarkan hasil uji menggunakan *Kolmogorov Smirnov* (K-S) didapat hasil signifikansi dari populasi data bernilai 0,739 ($p > 0,05$). Lebih lanjut uji normalitas penelitian dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 7 Uji Normalitas

Kolmogorov-Smirnov (KS)	Signifikansi	Bentuk
0,683	0,739	Normal



Gambar 1 Plot Kolmogorov Smirnov variabel penelitian

Gambar pola pada plot *Kolmogorov smirnov* di atas menunjukkan posisi titik-titik berada pada garis diagonal, yang memiliki arti data tersebut terdistribusi normal. Berdasarkan hasil perhitungan dan gambar plot normalitas di atas, maka syarat uji asumsi normalitas sudah terpenuhi.

b. Uji Linearitas

Berdasarkan uji linearitas yang dilakukan peneliti menggunakan *software IBM SPSS Statistic 20 for windows* didapati hasil signifikansi

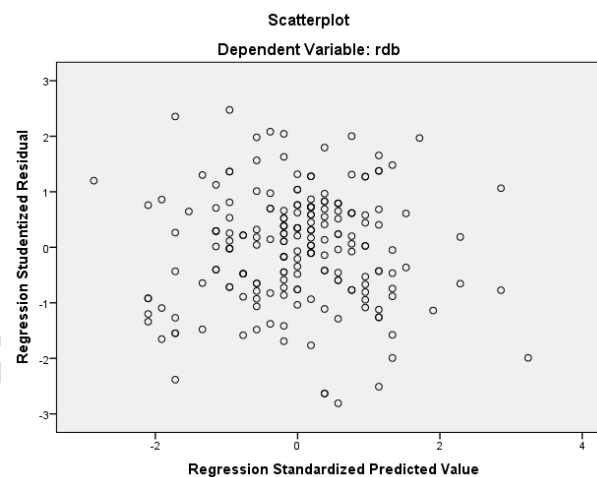
sebesar 0,181 ($p > 0,05$). Sehingga dapat disimpulkan bahwa *locus of control* memiliki hubungan terhadap *risky driving behaviour*. Berikut tabel hasil uji linieritas penelitian :

Tabel 8 Uji Linearitas

Variabel	Siginifikansi	Linearity (F)	Keterangan
<i>Locus of control * risky driving behaviour</i>	0,181	7,590	Linear

c. Uji Heteroskedastisitas

Pengujian ini bertujuan untuk melihat ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik heterokedastisitas berupa ketidaksamaan residual variabel pada semua penelitian model regresi. *Software IBM SPSS 20.0 for windows* digunakan peneliti guna membantu uji heteroskedastisitas.



Gambar 2 Scatterplot LOC dan RDB

Berdasarkan gambar 6, dapat dilihat titik-titik tersebar di atas dan di bawah sekitar angka 0. Gambar tersebut juga menunjukkan tidak adanya pola tertentu yang di bentuk oleh titik-titik tersebut. Dapat disimpulkan tidak terjadi gejala heterokedastisitas.

4. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis pada penelitian ini untuk mengetahui ada tidaknya peran antara *locus of control* terhadap *risky driving behaviour*. Untuk menguji hipotesis peneliti menggunakan program IBM SPSS version 20.0 for windows. Dari hasil analisis, diketahui bahwa signifikansi (p) adalah 0,007 dimana (p) hitung sebesar $0,007 < 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis (H_a) diterima yang berarti terdapat peran *locus of control* (X) terhadap *risky driving behaviour* (Y). Lebih lanjut, hasil uji hipotesis penelitian terdapat pada tabel berikut :

Tabel 9 Uji Hipotesis

Rsquare	F hitung	F tabel	Signifikansi	Keterangan
0,036	7,338	3,04	0,007	Signifikan

Sementara untuk analisis regresi berdasarkan aspek-aspek yang ada pada *traffic locus of control* dengan *risky driving behaviour* dapat digambarkan dalam tabel dibawah ini :

Tabel 10 Uji Regresi per dimensi

Hasil / Dimensi	<i>Destiny</i> <i>/ luck</i>	<i>Religious</i> <i>Belief</i>	<i>Desirability</i>	<i>Other</i> <i>driver</i>	<i>Internality</i> <i>(MySelf)</i>	<i>Vehicle and</i> <i>environment</i>
R Square	0,189	0,218	0,449	0,282	0,108	0,331
Signifikansi	0,007	0,002	0,000	0,000	0,129	0,000

Tabel 16 merupakan skor hasil dari uji regresi sederhana antara tiap aspek *traffic locus of control* terhadap variabel *risky driving behaviour*. Setelah diujikan, dari enam aspek *traffic locus control* didapati lima aspek yang memiliki peran dalam memprediksi *risky driving behaviour* sementara satu diantaranya tidak memiliki peran dalam memprediksi *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Aspek *internality (my-self)* merupakan aspek yang tidak memiliki peran, hal ini dikarenakan hasil skor p hitung $> 0,05$.

B. Pembahasan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat ada atau tidaknya peran *locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Berdasarkan hasil uji coba hipotesis didapati nilai signifikansi sebesar 0,007 yang dimana p hitung < 0.05 . Hasil uji ini menunjukkan bahwa hipotesis alternatif diterima, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh

locus of control terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Terdapat hubungan positif antara *locus of control* dan *risky driving behaviour*. Nilai koefisien determinasi dari penelitian ini adalah 3%. Berarti *locus of control* mempunyai peranan terhadap *risky driving behaviour* sebesar 3 % dan 97% lainnya ditentukan oleh variabel lain. Ketika terjadi peningkatan *locus of control* berkendara, maka akan meningkat pula *risky driving behaviour* pengendara sepeda motor. Pada persamaan regresi adalah $Y=28,647+0,265X$ interpretasi dari rumus tersebut adalah ketika setiap pertumbuhan 1% nilai *locus of control*, maka skor *risky driving behaviour* akan bertambah sebesar 0,265.

Responden dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kota Malang yang terbagi atas empat Kelurahan yaitu Kauman, Dinoyo, Ketawanggede, dan Penanggungan. Penelitian ini melibatkan 200 responden guna memenuhi kebutuhan data penelitian. Pengujian hipotesis pada penelitian ini dilakukan dengan teknik regresi linear sederhana untuk mengetahui peran variabel bebas yaitu *locus of control* terhadap variabel terikat penelitian yaitu *risky driving behaviour*.

Traffic locus of control terdiri dari enam aspek, yang dimana berdasarkan hasil penelitian ditemui lima aspek memiliki peran secara signifikan, sementara satu aspek lainnya tidak berperan terhadap *risky driving behaviour*. Aspek *destiny*, *religious belief*, *destirability*, *other drivers* dan *vehicle and environment* menghasilkan skor signifikansi $< 0,05$ yang dimana memiliki makna terdapat peran dalam *risky driving behaviour*. Internality (MySelf) adalah aspek yang memiliki

skor signifikansi $> 0,05$, berarti aspek tersebut tidak memiliki peran terhadap risky driving behaviour.

Secara berurutan skor Rsquare dari tinggi kerendah aspek traffic locus of control terhadap risky driving behaviour adalah Destirability (0,449), vehicle and environment (0,331), other drivers (0,282), religious belief (0,218), destiny/luck (0,189), dan Internality (0,108). Jika dilihat dari Rsquare dari keenam aspek tersebut, maka aspek destirability lah yang memiliki peran paling tinggi terhadap risky driving behaviour pada pengendara sepeda motor. Aspek internality merupakan aspek dengan Rsquare paling rendah, namun hasil signifikansi pada aspek tersebut sebesar 0,129 ($p>0,05$) sehingga di intepretasikan tidak memiliki peran terhadap risky driving behaviour.

Hasil penelitian menunjukkan 98,5 % dari keseluruhan responden memiliki tingkat *locus of control* yang terkategori sedang, sementara dari 200 responden penelitian didapati hasil bahwa 64,5 % memiliki *risky driving behaviour* yang masuk dalam kategori sedang. Data ini dapat menunjukkan *risky driving behaviour* pengendara sepeda motor di Kota Malang Malang masuk kategori sedang. Fenomena ini perlu menjadi perhatian, karena walaupun tidak didasari niatan untuk melukai atau menyerang orang lain *risky driving behaviour* dapat memberikan kerugian bagi pengguna jalan lain maupun pengendara itu sendiri (Dula & Geller, 2003).

Locus of control yang merupakan salah satu konsep kepribadian, dalam penelitian ini dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko (*risky driving*

behaviour). Pada penelitian yang dilakukan peneliti, ditemukan hasil bahwa *locus of control* memiliki peran yang bersifat positif terhadap *risky driving behaviour* pengendara sepeda motor di Kota Malang. Hasil ini senada dengan penelitian yang dilakukan oleh (Gulliver & Begg, 2007) kepada pengendara usia dewasa awal di Kota Dunedin, New Zealand. Didapati hasil kepribadian seseorang mampu memprediksi *risky driving behaviour and crash risk*.

Risky driving behaviour merupakan salah satu perilaku berkendara. Mengemudikan kendaraan melewati batas kecepatan merupakan salah satu aspek dari *risky driving behaviour*. Penelitian yang dilakukan oleh (Suraji, Tjahjono, Cakrawala, & Effendy, 2010) juga menemukan bahwa emosi pengendara, kurang konsentrasi dalam berkendara, dan kurang kewaspadaan juga secara signifikan mempunyai pengaruh terhadap kecepatan sepeda motor. Hasil penelitian yang dilakukan peneliti menunjukkan bahwa *locus of control* pun mempunyai pengaruh terhadap kecepatan sepeda motor, hal ini dapat menjadi tambahan informasi terkait variabel yang mempunyai pengaruh terhadap kecepatan sepeda motor.

Usia responden penelitian tersebar mulai dari usia remaja sampai dengan dewasa. Berdasarkan dengan persebaran usia tersebut, maka dapat digambarkan bahwa pengendara usia remaja sampai dengan dewasa memiliki perilaku berisiko (*risky driving behaviour*). Hasil ini memiliki kesamaan dengan penelitian (McDonald, Sommers, & Fargo, 2014) yang menunjukkan bahwa pengendara usia remaja akhir sampai dengan dewasa memiliki perilaku mengemudi berisiko pula.

Di Indonesia sendiri, penelitian tentang *risky driving behaviour* belum banyak dilakukan. Triman dan Bagaskara pada tahun 2016 menemukan hasil bahwa terdapat hubungan antara *locus of control* dengan *risky driving behaviour*. Setahun setelah itu, Bagaskara (2017) kembali melakukan penelitian dan mendapati hasil bahwa *locus of control* mampu memprediksi *risky driving behaviour*. Hasil yang sama pun didapat oleh peneliti ketika melakukan penelitian di Kota Malang pada tahun 2018. Berdasarkan pemaparan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa *locus of control* mampu memprediksi *risky driving behaviour*.

C. Keterbatasan Penelitian

1. Jumlah aitem dalam kuisisioner yang terlalu banyak memungkinkan responden tidak maksimal dalam mengisi kuisisioner penelitian.
2. Teknik sampling yang dilakukan peneliti masih belum maksimal guna mendapati hasil yang mampu menggambarkan kondisi pengendara sepeda motor di Kota Malang.
3. Tidak melibatkan pengendara sepeda motor di bawah usia remaja dalam pengumpulan data.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian mengenai peran *trait locus of control* terhadap *risky driving behaviour* pengendara sepeda motor di Kota Malang, dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel *locus of control* berpengaruh secara signifikan terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel *locus of control* memberikan kontribusi sebesar 3% terhadap *risky driving behaviour* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

B. Saran

Adapun saran yang diberikan untuk penelitian selanjutnya, yaitu :

1. Saran Metodologis

- a. Penelitian selanjutnya yang menggunakan variabel *locus of control* dan *risky driving behaviour* dapat mempertimbangkan penyesuaian alat ukur *locus of control* maupun *risky driving behaviour* agar mendapatkan data yang lebih maksimal
- b. Penelitian selanjutnya dapat menggunakan variabel lainnya seperti kelelahan fisik, tingkat fokus dengan *risky driving behaviour* ataupun

menjadi kan variabel moderator guna memperkaya kajian tentang *risky driving behaviour*.

- c. Penelitian selanjutnya diharapkan mengikutsertakan pengendara dibawah umur remaja dan juga jumlah sampel penelitian di tingkatkan.

2. Saran Praktis

Bagi para pengendara sepeda motor untuk dapat memahami dan menerapkan *locus of control* dan *risky driving behaviour* dalam berkendara di kesehariannya. Hal ini penting mengingat tingginya angka kecelakaan berkendara di jalan, dengan meningkatkan kesadaran berkendara dapat meminimalisir kerugian yang akan di dapat ketika mengalami kecelakaan berkendara.

Daftar Pustaka

- Agung, I. M. (2014, Desember). Model perilaku berkendara berisiko pada remaja. *Jurnal Psikologi Integratif*, II(2), 35-41.
- Alper, S., & Ozkan, T. (2015). Do internals speed less and externals speed more to cope with the death anxiety. *Transportation Research Part F*, 68-77.
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur penelitian suatu pendekatan praktik*. Jakarta : Rineka cipta.
- Azwar, S. (2012). *Metode Penelitian*. Yogyakarta : Pustaka Belajar Offset .
- Azwar, S. (2012). *Penyusunan skala psikologi* (2nd ed.). Yogyakarta : Pustaka Belajar.
- Azwar, S. (2015). *Reliabilitas dan Validitas* (IV ed., Vol. V). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik. (2016). Statistik Transportasi Darat. In *Statistik Transportasi Darat 2016*. Jakarta : Badan Pusat Statistik.
- Bagaskara, S. (2017). Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian. *Jurnal Transportasi* , Vol.17;no.2; 79-88.
- Bapan Pusat Statistik Kota Malang. (2017, Juli 21). *Staticable: Badan Pusat Statistik Kota Malang*. Dipetik January 10, 2018, dari Badan Pusat Statistik Kota Malang:
<https://malangkota.bps.go.id/statictable/2017/07/21/601/jumlah-kendaraan-bermotor-berdasarkan-plat-nomor-di-kota-malang-2015-2016.html>
- Bingham, C. R., & Shope, J. T. (2004, January). Adolescent Developmental Antecedents of Risky Driving among Young Adults. *Journal of studies on alcohol* , 65(1), 89-94. doi:doi 10.15288%2Fjsa.2004.65.84
- Djaja, S., Widyastuti, R., Kristina Tobing, D. L., & Irianto, J. (2016). Gambaran Kecelakaan Lalu lintas di Indonesia tahun 2010-2014. *Jurnal Ekologi Kesehatan*, 15(1), 30-42.
- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving:Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of safety reseach* , 34(5), 559-566.
- Ekawati, N. N., Soeaidy, M. S., & Ribawanto, H. (2013). Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang terhadap Kemacetan Lalu

Lintas (Studi pada dinas Perhubungan Kota Malang) . *Jurnal Administrasi Publik (JAP)* , Vol.2;No.1;129-133.

Friedman, H. S., & Schustack, M. W. (2006). *Psikologi Kepribadian: Teori klasik dan Riset Modern* . Jakarta : Erlangga.

Gheorghiu, A. (2015). Peers and parents influence on young risky behavior; The case of young driver . *Annals of the Al. I. Cuza University, Psychology Series*, vo.24;no.1; 91-107.

Ghofranipour, F., Mazaheri, M. a., & Hidarnia, A. (2012, August). Safety Education and control: A tool to measure the safety locus of control. *Journal of Education and Health Promotion*, 1, 1-4.

Gulliver, P., & Begg, D. (2007). Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *Injury Prevention*, 13(6), 376-381. doi:10.1136/ip.2007.015925

Hakim, A. (2016). In A. Hakim, *Metode Kuantitatif Untuk Ilmu-ilmu sosial*. Malang: Inteligencia Media.

Huang, J. L., & Ford, J. K. (2012). Driving locus of control and driving behaviors: Inducing change through driver training. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(3), 358-368 .

Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H. Y., Woodard, M., & Norton, R. (2009). Novice's Driver's risky driving behaviour risk perception and crash risk: Finding from the drive study . *American Journal of Public Health* , Vol.99; No.9; 1638-1644.

Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135-150.

Jonah, B. (1997). Sensation Seeking and Risky Driving: A Review and Synthesis Of The Literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651-665.

Juneman. (2010). Masalah Transportasi Kota dan Pendekatan Psikologi Sosial . *Psikobuana*, Vol.1; No.3;173-189.

Li, Y., Wi, F., Ren, S., & Di, Y. (2015). Locus of Control, Psychological empowerment and intrinsic motivation relation to performance. *Journal of Managerial Psychology*, Vol.30; No.4, 422-438.

Mairean, C., Havarneanu, G. M., A.Popusoi, S., & Havarneanu, C.-E. (2017). Traffic locus of control scale – Romanian version: Psychometric properties and relations to the driver's personality, risk perception, and driving behavior. *Transportation research part f* 45, 131-146.

- Marsaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013, November). Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1(2), 98-112.
- McDonald, C. C., Sommers, M. S., & Fargo, J. D. (2014). Risky driving, mental health, and health-sompromising behaviour: Risk clustering in late adolescents and adults . *BMJ Journals* , 20, 365-372.
- Ozkan, T., & Lajumen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Personality and individual deferences*, 38(3), 533-545.
- Pernamawati, T., Sulistio, H., & Wicaksono, A. (2010). Model peluang Kecelakaan berdasarkan karakteristik pengendara . *Junal Rekayasa Sipil* , Vol.4;No.3;185-194.
- Polres Kota Malang. (2017). *Data Laka Lantas 2017*. Malang: Satlantas Kota Malang.
- Putra, A. S. (2015). *Hubungan stres berkendara dengan aggressive dring pada mahasiswa pengendara motor di Kota Malang* . SKRIPSI. Malang: Universitas Brawijaya .
- Riduwan. (2015). *Dasar-dasar Statistika*. (P. d. iswarta, Ed.) Bandung : Alfabeta.
- Rodhes, N., Pivik, K., & Sutton, M. (2015). Risky driving among young male drivers: The effects of mood. *Transportation Research Part F* , vol.28; 65-76.
- Saragih, P. G., & Aswad, Y. (2013). Analisis kecelakaan lalu lintas kota Pemantang Siantar. *Jurnal Teknik Sipil USU*, 2(3), 1-10.
- Setiawan, A. I., Kurniawati, Y., & Fitriani, A. (2015). INTERNAL LOCUS OF CONTROL DAN SELF-EFFICACY PEMAIN BOLA BASKET DALAM MELAKUKAN FREE THROW. *Jurnal Mediapsi*, Vol.1 Nomor.1 Hal : 17-27.
- Suraji, A., Tjahjono, N., Cakrawala, M., & Effendy, S. B. (2010). Indikator Faktor Manusia terhadap kecelakaan sepeda motor. *Jurnal Transportasi*, X(2), 125-134.
- Tahir, A. (2011). Studi penyebab kecelakaan lalu lintas di kota surabaya. *Jurnal Mektek*, VIII , 1-9.
- Triman, A., & Bagaskara, S. (2016). Sudut pandang kepribadian dalam perilaku mengemudi berisiko. *Simposium XIX FSTPT, Universitas Islam Indonesia*, 1-8.
- Turnipseed, D. L. (2014). Context-specific locus of control scales: poor psychometrics and cluttered theory? *Comprehensive psychology*, 3(1), Article 14.

- Viva. (2016, September 1). *Otomotif: Kesalahan manusia jadi penyumbang terbesar kecelakaan di RI*. Retrieved January 19, 2018, from viva news website: <https://www.viva.co.id/otomotif/mobil/816358-kesalahan-manusia-jadi-penyumbang-terbesar-kecelakaan-di-ri>
- Widodo, J. (2007). *Hubungan antara locus of control dengan coping pada remaja*. Yogyakarta : Universitas Islam Indonesia .
- Winarsunu, T. (2015). *Statistik dalam psikologi & Pendidikan* (2nd ed., Vol. VII). Malang : UMM Press.
- Wulandari, S. (2015). *Hubungan antara locus of control internal terhadap work life balance karyawan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) daerah operasi VII Madiun*. SKRIPSI. Tidak diterbitkan. Malang: Universitas Brawijaya.
- Wuryaningsih, D., & Kusmawati, R. (2013). Analisis pengaruh locus of control pada kinerja karyawan . *Perbankan syariah dalam penguatan kapasitas umkm menuju kemandirian ekonomi nasional* , 276-281.
- Zulkaida, A., Taganing, N. M., Retnaningsih, Muluk, H., & Rifameutia, T. (2007, Agustus 21-22). Pengaruh Locus of Control dan Efikasi diri terhadap kematangan karir siswa sekolah menengah atas (SMA). *Procceding PESAT (Psikologi, ekonomi, sastra, arsitek&sipil)*, 1-4.